

Vermaak op en buiten de foor: "Montagnes russes" in Oostende (1926)

door Yves Dingens

Een spectaculaire nieuwigheid op de oktoberfoor van 1926 was de "Majestic Railway", een "montagnes russes" (roetsjbaan of achtbaan) uitgebaat door een Nederlander, een zekere Benner, die tijdens het interbellum ook met andere attracties (zoals in 1932 bv. de "American Auto-Skooter") de Oostendse foor aandeed (1). De achtbaan stond op het Sint-Petrus en -Paulusplein, alwaar nu tijdens de foor o.m. het reuzenrad verrijst.

"Montagnes russes" zijn steeds zeer populair geweest (:) door de heel speciale sensatie, het angstgevoel en de adrenalinekick die ermee gepaard ging. Buiten het jaarlijkse foorgebeuren om, werd reeds op zaterdag 4 augustus 1888 een permanente "montagnes russes" opengesteld in de Koningstraat (tot 1888 "rue de Paris" genoemd) (2). De ingang bevond zich evenwel op de Zeedijk (thans Albert I-promenade), naast "Hôtel Beau Rivage" (dat huisnummer 66 droeg en gelegen was tussen "Hôtel de la Plage" en "Hôtel Splendid") (3). Voor 30 centimes kon men er een ritje op maken, zoals enkele maanden voordien reeds met zoveel succes gebeurde op de Wereldtentoonstelling te Brussel. De Luikse burgemeester d'Andrimont waagde het als eerste. De Oostendse "montagnes russes" waren een groot succes en talrijke bezoekers van de renbaan gunden zich nadien een ritje. De spoorweg was gebouwd volgens het Thompson-brevet (L.A. Thompson Switchback Railway, C.I.) waarover dadelijk meer. De twee directeurs waren de heren Grumwaldt uit Sint-Petersburg en de Oostendenaar Victor Van Isacker (4).

Hoe moeten wij ons nu deze eerste Oostendse "montagnes russes" voorstellen? Helemaal nog niet als de technisch zeer geperfectioneerde coasters die wij heden ten dage kennen.

De eerste volledige omloop was die op Coney Island (New York), de "Switchback Railway" die ontworpen was door LaMarcus Adna Thompson (1848-1919) in 1881 en door hem gebouwd werd in 1884 (Thompson had reeds op 20 januari 1865 een brevet verkregen voor de eerste roetsjbaan. Op 13 juni 1884 werd de baan in werking gesteld. De in hout opgebouwde structuur bestond uit twee parallel lopende hellingen met aan beide uiteinden een laadstation op 15 meter (50 feet) hoogte. Personeel droeg de lege karretjes telkens naar boven voor een volgende rit naar beneden. De passagiers klommen tot bovenop een platform en reden dan, gedreven door de zwaartekracht, in een rijtuig met zijdelings opgestelde zitbanken, het 600 feet (180 m) lange parcours naar de top van de andere toren. Vervolgens werd het rijtuig overgeschakeld ('switch') naar het tweede parallelle spoor waarop de passagiers de weg terug reden.

De baan haalde maar een snelheid van 6 mijl per uur (9,7 km/h), maar werd toch een groot succes. De rit duurde amper één minuut en een toegangskaartje kostte 5 cent. Tot 1600 passagiers konden per uur worden vervoerd en de wachttijd kon soms oplopen tot 3 uur. De 80 miljoen dollar die voor de bouw nodig waren geweest, werden al snel terugverdiend (5).

Waarschijnlijk was het op die manier dat de "Switchback Railway" die te Oostende stond opgesteld, functioneerde (mogelijks reeds met één of meer van de verder aangehaalde technische verbeteringen?). Wij beschikken niet over een afbeelding van deze attractie, maar, aan de hand van volgende tekening van de allereerste baan op Coney Island (N.Y.), kan men zich een vrij goede voorstelling maken van hoe die er kan uitgezien hebben.

Hoelang deze Oostendse "montagnes russes" voorkwamen, hebben wij niet kunnen achterhalen (6). Evenmin is trouwens bekend hoelang de eerste baan op Coney Island in werking was: men vermoedt evenwel dat dit niet langer heeft geduurd dan één of twee seizoenen. Allicht waren ook de Oostendse "montagnes russes" geen zeer lang leven beschoren, vermits het nog om een vrij

rudimentair ontwerp ging dat technisch aldra voorbijgestreefd was: dit maakt dat de nieuwigheid er vlug af was, vooral door de elkaar zich zeer snel opvolgende technische verbeteringen. Enkele maanden na Thompson's "Switchback Railway" bouwde Charles Alcock zijn coaster ook op Coney Island in een volledig ellipsvormig parcours, de "Serpentine Railway". In de lente van 1885 ontwierp Philip Hinkle een liftsysteem in zijn "Gravity Pleasure Railway", waarbij de trein naar de top getrokken wordt met behulp van een kabel of een ketting. Waar vroeger de passagiers zijdelings op niet zo comfortabele banken dienden plaats te nemen, kan men nu vooruit kijken en een veel hogere, steilere en snellere rit meemaken.

L.A. Thompson liet zich ondertussen niet onbetuigd en in 1886 nam hij een patent op zijn ontwerp van coasters waarbij - door het inschakelen van donkere tunnels, dramatische lichteffecten en geschilderde decors (dioramas) - de passagiers de indruk moesten krijgen dat zij een reis door een landschap maakten. Hij bouwde nog vele dergelijke roetsjbanen die hij "The L.A. Thompson Scenic Railway" noemde. Sommige bleven in gebruik tot 1954, maar veel vroegere roetsjbanen werden afgebroken en vervangen door grotere.

In Engeland kwam de eerste roetsjbaan er in de populaire badplaats Skegness in Lincolnshire (volgens de meeste bronnen in 1885), gevolgd door Blackpool, Bridlington en Folkestone. De eerste "Scenic Railway" kwam er in 1887 in Atlantic City (U.S.A.) (7).

Zo is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling, [iets] waarop wij hier niet zullen ingaan en die bijvoorbeeld zou leiden tot de "Majestic Railway" waarover wij het in het begin hadden.

Roetsjbanen zijn sindsdien een quasi onmisbaar ingrediënt gebleven, zowel van pretparken (8) als van alle kermissen, ... mét inzonderheid van onze eigen, jaarlijkse Oostendse oktoberfoor!

NOTEN EN BRONNEN:

- (1) *Le journal de la côte* (17/10/1928, afbeelding), *Le Carillon* (02/10/1926), *L'Echo d'Ostende* (05/10/1932).
- (2) *La Saison d'Ostende* (08/08/1888), *L'Echo d'Ostende* (05/08/1888).
- (3) Het "Hôtel Beau Rivage" was geheel vernield tijdens de Tweede Wereldoorlog en werd op 07 maart 1946 verkocht.
- (4) Victor Van Isacker, wiens familie afkomstig was uit Antwerpen, woonde in de Leopoldlaan nr. 5. Hij baatte in de Werfstraat nr. 7 (rue du Carénage, thans Hendrik Serruyslaan) een fabriek van mineraal water en sifonflessen uit. Nadien week hij uit naar de Verenigde Staten van Amerika, alwaar hij zich vestigde in Rochester (New York). Daar bekwam hij, door tussenkomst van E.H. M. Notebaert (directeur van de Belgische parochie), een mooie betrekking bij "Bausch en Lomb", fabrikant van optiekapparaten. V. Van Isacker overleed er 25 jaar later, op 5 juli 1932 (*L'Echo d'Ostende*, 27/07/1932 en 30/11/1932, alsook A. Stracké, *Almanach du Commerce et de l'Industrie de la Ville d'Ostende*: 1888).
- (5) Thompson nam een patent op zijn "Roller coaster structure" (US patent 310966) en zijn "Gravity switchback railway" (US patent 332762) in december 1885. Hij vroeg meer dan 30 brevetten aan voor achtbanen tussen 1884 en 1887. In de periode 1884-1888 had hij ongeveer 50 dergelijke railroads gebouwd in de V.S. en in Europa.
En toch, Thompson is niét de eigenlijke uitvinder van de roller coaster. Die eer komt toe aan John G. Taylor die een patent nam onder de naam "Inclined Railway" (zie: www.bookrags.com/wiki/LaMarcus_Adna_Thompson).

Voor een andere afbeelding van de "Gravity Pleasure Switchback Railroad" uit 1884 en van de "Scenic Railway", zie op: www.fundation.telefonica.com/.../imagenes/47.jpg. Een portret van L.A. Thompson vindt u op de site: www.britannica.com/coasters/i_thomp.html. Beide afbeeldingen kunnen wij hier niet afdrucken, om redenen van mogelijk copyright.

- (6) De populariteit van de "montagnes russes" in Oostende blijkt ook uit het feit dat, per Ministerieel Besluit van 15 april 1891, twee uitvindersbrevetten worden afgeleverd aan een zekere heer R. Crosse uit Oostende voor twee biljartspelen, genoemd "Jeu des montagnes russes" en "Jeu du Phare". Mogelijks bestonden de "montagnes russes" nog op deze datum? Zie de kranten: *L'Echo d'Ostende* (17/05/1891) en *Feuille d'Ostende* (25/05/1891).
- (7) Veel interessante informatie over ontstaan en geschiedenis van de "montagnes russes", met inbegrip van de wetten van de fysica in verband hiermee, is te vinden op volgende website, waaraan wij een aantal historische gegevens ontleend hebben:
http://fr.wikipedia.org/wiki/montagnes_russes
<http://www.8baan.com/pages/8banen:geschiedenis.php>
En: - URBANOWICZ, Steven J.: *The Roller Coaster Lover's Companion*. Kensington New York: Citadel Press, 2002;
- RUTHERFORD, Scott: *The American Roller Coaster*. Wisconsin: MBI Publishing, 2002.

Waarom spreekt men over: "montagnes russes"?

In de 17^{de} eeuw werden in Rusland met ijs bedekte houten constructies gebouwd, waarop men met een slede naar beneden glijdt, vooral in de omgeving van Sint-Petersburg. Deze glijbanen zijn erg populair en dus worden er steeds grotere en betere versies gebouwd, heuveltjes worden toegevoegd, enz. Omstreeks 1784 werden wieltjes aan de sleden bevestigd, waardoor de attracties heel het jaar door open konden blijven. Soldaten van Napoleons leger namen het idee, bij hun terugkeer naar Frankrijk, mee. En ... waarschijnlijk komt de naam "montagnes russes" hiervandaan. Ook in het Engels wordt de achtbaan "**Russian mountains**" genoemd.

- (8) Thans bestaan in ons land 21 permanente achtbanen in de pretparken "Walibi Belgium" (7), "Bobbejaanland" (6), "Plopsaland" (4), "Bellewaerde" (2), "Boudewijnpark" (1) en "Télécoo" (1).